Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5815**
16. Wahlperiode 22. 06. 2007

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/1165 –

Finanzierung des Transrapid jetzt sicherstellen und alle Mittel auf die Strecke Hauptbahnhof München–Flughafen München konzentrieren

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Planung und Bau der Transrapidstrecke Hauptbahnhof München–Flughafen München zügig voranzutreiben, die zur Finanzierung zugesagten Mittel aus dem Gesamtrahmen von 2,3 Mrd. Euro in die kommenden Bundeshaushalte einzustellen und alle für die Realisierung von kommerziellen Anwendungsstrecken des Transrapid in Deutschland vorgesehenen Bundesmittel auf die Strecke Hauptbahnhof München–Flughafen München zu konzentrieren.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 16/1165 abzulehnen.

Berlin, den 20. Juni 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold	**Dr. Andreas Scheuer**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Andreas Scheuer

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/1165** in seiner 100. Sitzung am 24. Mai 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Planung und Bau der Transrapidstrecke Hauptbahnhof München–Flughafen München zügig voranzutreiben, die zur Finanzierung zugesagten Mittel aus dem Gesamtrahmen von 2,3 Mrd. Euro in die kommenden Bundeshaushalte einzustellen und alle für die Realisierung von kommerziellen Anwendungsstrecken des Transrapid in Deutschland vorgesehenen Bundesmittel auf die Strecke Hauptbahnhof München–Flughafen München zu konzentrieren

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 16/1165 in seiner 64. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 46. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Antrag in seiner 43. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, der Antrag der Fraktion der FDP sei zur Unzeit gestellt. Man befinde sich mitten in den Verhandlungen, mit dem Ziel, die Transrapidstrecke als Innovationsprojekt für Deutschland zu realisieren. Sie danke der Bundesregierung für ihre Bemühungen, im Zusammenwirken mit dem Freistatt Bayern eine Lösung bezüglich der Finanzierungsfragen zu finden. Man spreche sich für eine Realisierung der Transrapidstrecke aus; diese sei für die Innovationskraft Deutschlands unerlässlich. Wenn man in Deutschland Zukunftstechnologien wie die Magnetbahntechnik entwickle, müsse man sie hier auch realisieren. Eine Reihe von Ländern zeige Interesse an der Technologie und man müsse darauf achten, dass diese in Deutschland weiterentwickelt werde und die beteiligten Unternehmen ihre entsprechenden Aktivitäten nicht ins Ausland verlagerten. Das Projekt sei auch sehr wichtig, um eine angemessene Anbindung des Flughafens München an den Hauptbahnhof München zur erreichen. Sie hoffe auf eine schnelle Einigung bei den Verhandlungen über noch offene Fragen. Der Antrag der Fraktion der FDP störe die laufenden Verhandlungen. Wenn man das Projekt wolle, müsse man zusammenarbeiten.

Die **Fraktion der SPD** betonte, auch aus ihrer Sicht komme der Antrag zur Unzeit, selbst wenn man berücksichtige, dass er bereits 2006 eingebracht worden sei. Die ursprünglich vorgesehenen Bundesmittel seien für zwei Transrapidstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen vorgesehen gewesen. Nachdem die entsprechenden Pläne in Nordrhein-Westfalen aufgegeben worden seien, sei die mittelfristige Finanzplanung angepasst worden. Mit dem Haushalt 2007 habe der Deutsche Bundestag aus wohlüberlegten Gründen festgelegt, dass die Förderung maximal 50 Prozent umfassen dürfe. Der Antrag der Fraktion der FDP, welcher eine Förderung im Umfang von 2,3 Mrd. Euro fordere, passe nicht mehr in die Zeit. Zudem sei in Verhandlungen zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern festgelegt worden, dass es sich um ein gemeinsames Projekt handele. Der Bund habe sich stark bewegt und sei nun bereit, 50 Prozent der Kosten zu tragen. Die Schließung der Lücke bei der Finanzierung der anderen Hälfte der Kosten sei Sache des Freistaates Bayern. Ob es gelinge, dieses technologisch hervorragende System zu realisieren, werde sich in den nächsten Wochen zeigen.

Die **Fraktion der FDP** widersprach der Auffassung, dass ein Antrag, der vom April 2006 stamme, aktuelle Verhandlungen stören könne. Die Transrapidstrecke zum Flughafen München sei ein gemeinsames Projekt des Bundes und des Freistaates Bayern. Als man die Entscheidung getroffen habe, die Transrapidstrecke Berlin–Hamburg nicht zu realisieren, sei der Industrie durch die Bundesregierung zugesagt worden, die dafür eingeplanten Mittel für die anderweitige Realisierung der Magnetbahntechnologie in Deutschland einzusetzen. Eine Beschränkung auf die Übernahme von höchstens 50 Prozent der Kosten einer Strecke sei erst später erfolgt. Nach dem Koalitionsvertrag solle ein so genanntes Leuchtturmprojekt einer Magnetbahnstrecke in Deutschland umgesetzt werden. Das einzige in Deutschland derzeit realisierbare Projekt sei die Strecke zum Flughafen München. Daher verstehe man die Diskussion nicht. Lege man die seinerzeit getroffene Vereinbarung zugrunde, könne es keine Finanzierungslücke für die Realisierung des Projektes geben. Wenn es nicht bald Signale für eine Realisierung gebe, sei zu befürchten, dass die beteiligten Unternehmen nicht mehr bereit seien, für die Magnetbahntechnologie weiterhin Aufwendungen zu tätigen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, sie lehne den Antrag der Fraktion der FDP ab. Unter anderem spreche der immense Sekundärschall, welcher von dem System ausgehe, gegen die Transrapidstrecke zum Flughafen München. Für das Lärmproblem, welches auch die betroffenen Gemeinden stark bewege, sei auch keine Lösung in Sicht. Es handle sich zudem um ein singuläres Verkehrsprojekt, welches nicht sinnvoll in die vorhandenen Verkehrsnetze integriert werden

könne. Daher solle man in dieses Projekt kein weiteres Geld investieren. Es sei auch nicht einzusehen, dass sich die Industrie an der Finanzierung des Projektes nicht beteiligen wolle, obwohl sie immer betone, dass sie es als ein weiteres Referenzprojekt benötige.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, Deutschland sei zum Nachweis seiner Innovationskraft nicht auf die Realisierung solcher staatlich finanzierten Projekte wie der Transrapidstrecke zum Flughafen München angewiesen. Um wirtschaftlich zu sein, müsse die Magnetbahntechnologie vor dem Hintergrund einer Vielzahl bestehender Verkehrsnetze eine Marktlücke finden. Diese gebe es aber weder im nationalen noch im internationalen Bereich. Es sei auch nicht möglich, das Fehlen einer Marktlücke durch Subventionen auszugleichen. Gerade der FDP-Fraktion müsse klar sein, dass man eine Technologie, für die es keinen Markt gebe, nicht mit Hilfe staatlicher Mittel einführen könne. Wenn ein Produkt gut sei, spiele es auch keine Rolle, wo dieses eingesetzt werde, so dass es dann auch keines Anwendungsbeispiels in Deutschland bedürfe, um es am Markt zu etablieren. Zudem gebe es eine ganze Reihe von Projekten, bei denen der volkswirtschaftliche Nutzen der für die Transrapidstrecke vorgesehenen Haushaltsmittel wesentlich größer sein würde, etwa im Bereich der Hinterlandverkehre.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/1165.

Berlin, den 20. Juni 2007

Dr. Andreas Scheuer
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333